

527,000 beregnede Tons forholder sig til den svensk-norske med ca. 2,886,000 Tons.

Det vilde derfor ikke have været andet end billigt, at den Forbedring i Konsulernes Stilling, som har vist sig uomgængelig nødvendig, helt eller for den væsentligste Del kom til at falde paa Skibsfarten, og at man derfor var vendt tilbage til den Nedsættelse i Afgiften, som var foreslaet af Regeringen i 1887, nemlig med $\frac{1}{6}$.

En saadan Afgift vilde for det første i og for sig næppe være følelig for Skibsfarten. Man gør sig nemlig i Almindelighed overdrevne Forestillinger om den Betydning, som Konsulatafgiften har for Skibsfarten. Da Fragtfortjenesten ikke opgives af disse Skibe, er det umuligt for os at bestemme Forholdet mellem de danske Konsulatafgifter og den opsejlede Fragt. Men som det er oplyst i Motiverne til Lovudkastet af 1887, vilde denne Nedsættelse allerede i alt væsentligt have tilvejebragt Lighed mellem de svensk-norske og de danske Afgifter, og i Norge er det oplyst, at Konsulatafgiften kun udgør 0,3 à 0,4 pCt. af Fragtbeløbet. Ogsaa sammenlignet med de Skibs- og Havneafgifter, som Skibet maa erlægge i de fremmede Havne, det anløber, viser Konsulatafgiften sig at være saa godt som forsvindende, og overstiger vel som almindelig Regel ikke 4 à 5 pCt. af hine. Men dernæst maa det bemærkes, at det saa langt fra er Tilfældet, at de danske Konsulatafgifter, selv saaledes, som foreslaet af Regeringen i 1887, skulde være højere end andre Staters, at en Sammenligning tvært imod viser, at de enten ere lavere eller lige med de fleste andre Landes, og de synes kun højere end de engelske, tyske, hollandske og nordamerikanske. En nærmere Underøvelse viser imidlertid, at dette sidste mere er tilsyneladende end virkeligt, thi vel er i disse Lande den faste Tonsafgift meget ringe og til Dels endog saa kun nominal, men medens de enkelte Handlinger, som Konsulen kommer til at udføre til Fordel for Skibet, i Reglen ikke betales efter den danske Lovgivning, maa de derimod i de fleste andre Lande betales efter en særlig Takst, og navnlig i England, Tyskland og Holland er denne gennemgaaende meget høj. Disse Ekspeditionsafgifter maa saaledes vistnok siges i en betydelig Grad at opveje den større Byrde, der paalægges andre Staters Skibe, og derimellem vore, ved højere Konsulatafgifter. I een Henseende frembyder dette System: At have en ringere Konsulatafgift og til Hengæld at paalægge høje Gebhyrer for alle de Embedsforretninger, der udføres af Konsulen, visse Fordele, idet disse

Gebhyrer mere faa Karakteren af Bederlag for Tjenester, der ydes den betalende, end den faste Konsulatafgift, der nærmest gør Indtryk af at være en Skat paa Skibsfarten. Men selv i Norge, hvor dette Spørgsmaal har været under Overvejelse, er man kommen til det Resultat, at dets Skibsfart ikke er større, end at deslige Gebhyrer maatte sættes meget høje, hvis man deraf skulde kunne paaregne tilstrækkelige Midler til Opretholdelse af et effektivt Konsulatvæsen „og med en saadan Forhøjelse vilde Reederne vistnok blive lidet tilfredse“. Dertil kommer, at en saadan Ordning væsentlig er til Fordel for de større Rederier, men tynger paa de smaa, idet disse Skibe langt hyppigere have Brug for Konsulens Tjeneste end hines.

Men uagtet saaledes overmaade væsentlige Grunde tale for at vende tilbage til det tidligere Princip med ensformig Afgift for alle Skibe, uanset om Farten foregaar i nærmere eller fjernere Farvande, har man lige overfor den stærke Opinion, som synes at gøre sig gældende fra Handelsstandens Side, dog troet at burde indskrænke sig til kun at foreslaa, at Linien Kap Finisterre ophører med at komme i Betragtning, og derimod bevare Afgiftsnedsættelsen for alle Seilskibe og for Dampskibe, under 200 Registertons paa Farter mellem Havne mellem Rinerne Texel—Zindencæs og Rygenwalde—Kalmars. En saadan Forandring i det siden 1888 bestaaende, vil altsaa aldeles ikke komme en Del af de norske, svenske og tyske Konsulater til Gode, og den deraf følgende Fordel navnlig for engelske og skotske Havne, vil maaske ikke vise sig tilstrækkelig til, som Generalkonsulen i London gør opmærksom paa, endog blot at dække de positive Udgifter for Konsulatet. For disse sidste Konsulater vil Ministeriet altsaa være belabet paa, i et videre Omfang end før at maatte erstatte af Konsulatkontoen de nødvendige Udgifter efter Regning i Henshold til Konsul-Instruksen § 45, og for de førstnævntes Bedkommende er det billigt at vedligeholde den Erstatning, som Lov af 1888 tillægger de ved denne Lovs Emanation allerede ansatte Konsuler (ikke tillige Vicekonsuler.)

Til § 2.

Konsulatberetningerne fremhæve endvidere, at Begrebet „Mellemhavn“ i mange Tilfælde har vist sig saa ubestemt, at alle Havne, Skibet anløber, kan paastaas at være Mellemhavn, at Konsulen, naar Afgiften skal beregnes, ikke efter den ved Maalebrevet konstaterede Nettodrægtighed, men efter det